ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

Рекомендуемая розничная цена: 89 руб.
Розничная цена: 17,95 грн, 290 тенге, 18 900 бел. руб.



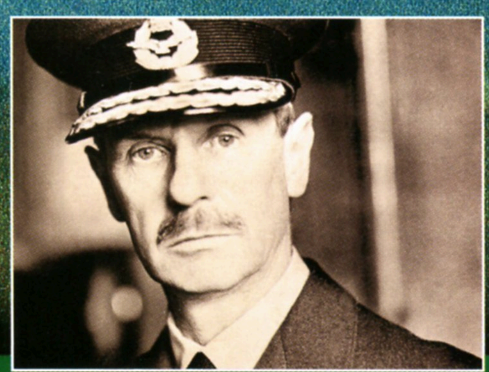
ПРОДОЛЖЕНИЕ

БИТВА ЗА БРИТАНИЮ – 1940

178



ВООРУЖЕНИЕ
Spitfire IA



КОМАНДУЮЩИЕ
Маршал авиации Даудинг




ISSN 2219-6153

DeAGOSTINI



БИТВА ЗА БРИТАНИЮ – 1940

СОДЕРЖАНИЕ

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ НА КАРТЕ



Группа армий


Немецкие войска



Армия


Британские войска

«100 битв, которые изменили мир»
Выпуск №178, 2014
Еженедельное издание
РОССИЯ
Издатель, учредитель, редакция:
ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес:
105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: Николаос Скилакис
Главный редактор: Анастасия Жаркова
Выпускающий редактор: Варвара Степановская
Финансовый директор: Наталия Василенко
Коммерческий директор: Александр Якутов
Менеджер по маркетингу: Михаил Ткачук

Уважаемые читатели!
Для вашего удобства рекомендуем приобретать выпуски в одном и том же киоске и заранее сообщать продавцу о вашем желании покупать следующие выпуски коллекции.

Свидетельство о регистрации средства массовой информации в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИ № ФС77-39803 от 12.05.2010

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам, касающимся информации о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ru,
по остальным вопросам обращайтесь по телефону бесплатной «горячей линии» в России:
8-800-200-02-01;

Телефон «горячей линии» для читателей Москвы:
8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:
Россия, 600001, г. Владимир, а/я 30,
«Де Агостини», «100 битв, которые изменили мир»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение:
ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»

УКРАИНА
Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Паблишинг», Украина
Юридический адрес:
01032, Украина, г. Киев, ул. Саксаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко
Свидетельство о государственной регистрации печатного СМИ Государственной регистрационной службы Украины
КВ № 16723-5295Р от 21.05.2010

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам, касающимся информации о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ua,
по остальным вопросам обращайтесь по телефону бесплатной «горячей линии» в Украине:
0-800-500-8-40

Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини»,
«100 битв, которые изменили мир»
Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

БЕЛАРУСЬ
Импортёр и дистрибьютор в РБ:
ООО «Росчерк», РБ, 220037, г.Минск,
ул. Авангардная, 48а, литер 8/к
Тел. / факс: (+375 17) 331-94-41, (+375 29) 673-55-55, (+375 33) 637-20-29
Телефон горячей линии в РБ:
+ 375 17 279-87-87 (пн-пт, 9.00 - 21.00)
Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224,
ООО «Росчерк», «100 битв, которые изменили мир»

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

Рекомендуемая розничная цена 89 руб.

Розничная цена 17,95 грн, 290 тенге, 18 900 бел. руб.

Издатель оставляет за собой право увеличить розничную цену выпусков. Издатель оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.

Отпечатано в типографии:
ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, д. 10

Тираж: 30 000 экз.

ISSN 2219-6153
Дата выхода в России: 26.06.2014

БИТВА ЗА БРИТАНИЮ

1940

БИТВА ЗА БРИТАНИЮ проходила в небе над Южной Англией, где немецкая авиация пыталась добиться превосходства в воздухе, чтобы установить контроль за проливом Ла-Манш в преддверии подготовки к вторжению на Британские острова. Эта битва стала первой крупной кампанией в мировой военной истории, где сражение вели преимущественно ВВС.

◀ *Стрелок немецкого Heinkel He 111 осматривает свой сектор наблюдения в поисках британских самолетов.*



БИТВА ЗА БРИТАНИЮ ХРОНОЛОГИЯ

1940



27 мая: Начинается эвакуация Дюнкерка. Британские и немецкие истребители ведут бои над Ла-Маншем и Северной Францией.

9 июля: Немецкая авиация наносит удар по Портленду, дав начало сражению над Ла-Маншем.

10 июля: Немецкие бомбардировщики атакуют суда в Ла-Манше и в портах Суонси и Фолмаут.

16 июля: Гитлер подписывает Директиву № 16, отдав приказ о начале подготовки к операции «Морской лев» по вторжению на Британские острова.

29 июля: В дневное время немецкая авиация добивается значительных успехов в нарушении судоходства в районе Ла-Манша.

1 августа: Гитлер отдает приказ полностью уничтожить британские ВВС.

8 августа: Немецкая авиация начинает активные полеты в небе Британии.

12 августа: Немецкие самолеты наносят удар по радарам британской системы ПВО, но через несколько часов те вновь вводятся в строй.

13 августа: Передовые базы Истребительного командования в Южной Британии находятся под мощным натиском противника.

15 августа: Все воздушные флоты Люфтваффе предпринимают скоординированные атаки, но на северном направлении 5-й Воздушный флот из Норвегии несет тяжелые потери. Потери немцев в самолетах вдвое превышают британские.

18 августа: Ведутся массированные налеты на аэродромы в Южной Британии, но немцам приходится отказаться от применения пикирующих бомбардировщиков Stuka из-за их больших потерь от действий британских Hurricane и Spitfire.

31 августа: Британские ВВС несут тяжелые потери – 38 самолетов за сутки. По данным немецкого командования, британское Истребительное командование сократилось в численности по сравнению с июлем на 50 %.

4 сентября: Гитлер приказывает Люфтваффе атаковать города.

7 сентября: Первый масштабный дневной налет на Лондон.

15 сентября: Последний масштабный дневной налет на Лондон. За неделю Люфтваффе теряют 199 самолетов.

17 сентября: Гитлер откладывает начало операции «Морской лев» на неопределенный срок.

▼ *Spitfire I из 19-й эскадрильи в воздухе. В 1938 году 19-я эскадрилья из Даксфорда стала первой в Истребительном командовании британских ВВС, перевооруженной на Spitfire.*

ГЕРМАНИЯ ГОТОВИТСЯ

В рамках подготовки к вторжению на Британские острова Германия была намерена установить полное господство в воздухе над Ла-Маншем.

«Никогда еще за всю историю войн столь многие не были так обязаны столь немногим!» – так британский премьер-министр Уинстон Черчилль вкратце охарактеризовал саму суть Битвы за Британию.

В течение 1930-х годов Великобритания активно проводила модернизацию своих ВВС, особенно в части оснащения их новейшими образцами вооружений и военной техники, такими как радиолокационные станции (РЛС). Главной целью британского командования было создание надежной системы ПВО на базе двух линий радиолокационных постов раннего предупреждения о приближении самолетов противника (Chain Home и Chain Home Low). Британские ВМС также совершенствовались.

Однако в целом Британия оказалась недостаточно подготовленной к объединенным операциям в рамках немецкой доктрины «блицкрига», которую Вермахт применил в Европе в 1939–1940 годах.

После того как немецкая армия вторглась в Польшу в сентябре 1939 года, Великобритания и Франция объявили Германии войну, но в течение следующих месяцев Союзные экспедиционные войска (Allied Expeditionary Force – AEF) и Авиационные ударные силы передового базирования (Advanced Air Striking Force – AASF) занимались лишь укреплением своих позиций в Северной Франции, нервно следя за действиями немецкой армии.

Странная война заканчивается

9 апреля 1940 года период затишья, известный под названием «Странная война», был нарушен – немецкие войска оккупировали Данию и Норвегию. Союзники отправили в Норвегию войска на помощь, но те потерпели неудачу, а месяц спустя немецкие войска атаковали Бельгию, Нидерланды и Люксембург. Стремительное наступление немецких войск продемонстрировало неспособность британцев противостоять мощным непрерывным атакам противника. Британские бомбардировочные эскадрильи, вооруженные Blenheim и Fairey, а также 12 эскадрилий Hurricane действовали во Франции в составе AASF, но их действия были плохо скоординированы, а бомбардировочные эскадрильи буквально выкашивались немецкими истребителями. Тяжелые потери несли и Hurricane, привлекавшиеся к прикрытию бомбардировщиков и ведению разведки. В мае–июне были потеряны почти 500 истребителей и 284 летчика, после чего 9 из 12 эскадрилий были выведены в Британию.

В конечном итоге немецкие войска «заперли» Британский экспедиционный корпус, а также французские и бельгийские войска общей числен-



► *Немецкий солдат наблюдает за самолетами Люфтваффе.*

ностью более 330 тысяч человек на побережье в Дюнкерке, в Северной Франции. По так и не выясненной до конца причине Гитлер не отдал приказ о немедленном штурме позиций противника, что позволило бы нанести им просто колоссальный урон, и союзники смогли организовать эвакуацию большей части войск через пролив в период с 27 мая по 4 июня 1940 года. В операции было задействовано около 800 различных плавсредств.

10 мая вместо Невилла Чемберлена пост премьер-министра Великобритании занял Уинстон Черчилль. Почти сразу ему пришлось вступить в противостояние с той частью истеблишмента, которая призывала к немедленному заключению мира с Германией. В типичной для себя манере Черчилль сказал, что Германия «пожалеет о том дне, когда она попытается вторгнуться на наш остров». 28 мая он отверг все призывы и советы, включая министра иностранных дел, и отказался



▼ *Во время эвакуации Дюнкерка удалось спасти более 330 тысяч человек.*

ОПЕРАЦИЯ «МОРСКОЙ ЛЕВ»: *немецкий план вторжения в Великобританию, 1940*

эвакуировать национальные сокровища Британии, золотой запас и коронационные принадлежности в Канаду. Черчилль призвал все население страны собраться с силами после трагедии в Дюнкерке, отметив, что «Битва за Францию уже завершилась, но я ожидаю, что скоро начнется битва за Британию».

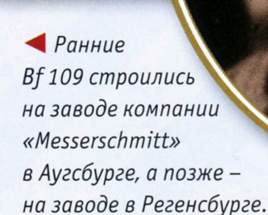
Истребительное командование

К 18 июня британские войска полностью покинули Францию. Следующие несколько недель и британские, и немецкие ВВС подтягивали подкрепления и пополняли свои запасы, а Люфтваффе осваивали аэродромы, захваченные на французском побережье, – прямо напротив Британии.

КОМАНДИРЫ

ГЛАВНЫЙ МАРШАЛ АВИАЦИИ ДАУДИНГ

ХЬЮ ДАУДИНГ (1882–1970) вступил в Королевский воздушный корпус незадолго перед Первой мировой войной, а после ее окончания занимал ряд ведущих позиций в командовании созданных Королевских ВВС Великобритании. Наибольшую известность он приобрел в конце 1930-х годов в качестве главы Истребительного командования, когда руководил созданием единой сети ПВО, в состав которой вошли радиолокационные посты раннего предупреждения и развитая сеть наземных наблюдательных постов, при помощи которых планировалось определять направления наиболее вероятного движения армад бомбардировщиков противника. Высокая эффективность единой системы ПВО должна была обеспечиваться за счет использования надежной системы радиосвязи.





◄ Ранние Bf 109 строились на заводе компании «Messerschmitt» в Аугсбурге, а позже – на заводе в Регенсбурге.

После завершения кампании во Франции британское Истребительное командование имело в строевых частях чуть более 750 истребителей, но к началу битвы за Британию его численность возросла до 1032 самолетов. Основу командования составляли самолеты Hawker Hurricane (65 % всего истребительного парка) и Vickers Supermarine Spitfire (35 %).

Операция «Морской лев»

Для успешного осуществления вторжения на Британские острова Гитлеру необходимо было взять под контроль проливы. Немецкий флот понес достаточно ощутимые потери во время кампании в Норвегии и серьезно уступал в численности британскому флоту. В самом узком месте пролив Ла-Манш имел ширину всего 33 км, но заполненные войсками десанта транспортные баржи стали бы легкой мишенью для британских моряков. Всего лишь один британский эсминец мог в реальности посеять настоящую панику. Поэтому вторжение на острова могло быть осуществлено только при полном господстве в воздухе немецкой авиации. Воздушное сражение должно было начаться в самое ближайшее время.

▼ *Группа Hurricane из 111-й эскадрильи в небе Южной Англии. Hurricane стал самым массовым истребителем британских ВВС в сражении за Британию.*

ВВС ПРОТИВНИКОВ

Обе стороны подготовились к грядущему воздушному сражению за господство в небе над Южной Англией.

Общее руководство действиями британских ВВС в ходе битвы за Британию осуществлял глава Истребительного командования главный маршал авиации сэр Хью Даудинг. Организационно британские ВВС включали специализированные командования истребителей, бомбардировщиков, самолетов береговой обороны, резерва и учебное. Истребительное командование осуществляло руководство четырьмя оперативными группами: 11-й группой в Юго-Восточной Англии (вице-маршал авиации Кит Парк), 12-й группой в Северной, Центральной и Восточной Англии; 13-й группой в Шотландии, а также 10-й группой, в зону ответственности которой входили западная и юго-западная части страны. Во главе каждой истребительной эскадрильи находился командир, скводрон-лидер, а организационно она включала два флайта – флайт А и флайт В, которыми командовали флайт-лейтенанты. В свою очередь каждый флайт включал три звена по три самолета в каждом.



Даудинг и «Большое крыло»

Четыре группы обычно воевали в границах отведенных им зон ответственности. На этом настоял Даудинг, хотя против этого выступал маршал авиации Ли-Мэллори, командовавший 12-й группой и выступавший за скоординированные действия всех групп для более эффективного противодействия рейдам немецкой авиации. Однако Истребительное командование все же не могло применять концентрацию эскадрилий из разных групп в одном месте, поскольку практически одновременно необходимо было отражать налеты авиации противника с разных направлений.

◄ *Пилоты Spitfire из 609-й эскадрильи в Уормвелле, графство Дорсет, июль 1940 года.*

SPITFIRE IA



Истребитель Spitfire IA был вооружен восемью 7,69-мм пулеметами Browning, а вариант Spitfire IB имел еще 20-мм пушки. Британские летчики считали Spitfire отличной машиной. В ходе первой стычки с немецким Bf 109 в мае 1940 года известный новозеландский летчик Алан Дир, автор мемуаров «Девять жизней», воевавший в британских ВВС, пришел к выводу, что его самолет превосходит немецкий истребитель. Хотя в техническом плане немецкий самолет был лучше, в умелых руках Spitfire преодолевал это превосходство.

Данный Spitfire принадлежал 603-й эскадрилье британских ВВС, сформированной в 1925 году и получившей первые Spitfire осенью 1939 года. В октябре того же года эскадрилья записала на свой счет первый немецкий самолет, сбитый над Британскими островами. В начале лета 1940 года эскадрилья дислоцировалась в Шотландии, а в августе перебазировалась на южное побережье, где приняла участие в боях в решающие дни сражения за Британию.

Истребители Spitfire превосходили Bf 109, когда немецкие истребители выходили из пике и начинали набор высоты по крутой траектории, снизив скорость. Кроме того, пилот преследуемого Spitfire мог сбросить Bf 109 с хвоста, резко сделав полубочку.

А при концентрации усилий на одном направлении в другом месте создавалась дыра, которой могли воспользоваться Люфтваффе. Только позже, когда интенсивность налетов немецкой авиации несколько спала, Даудинг разрешил осуществлять такие скоординированные действия разных групп.

Spitfire и Hurricane

Основными истребителями британских ВВС в ходе сражения за Британию были Spitfire и Hurricane. Вооружение Spitfire Mark IA составляли восемь пулеметов калибра 7,69 мм. Появившийся в июне 1940 года Mark II отличался большими скороподъемностью и потолком, но имел несколько меньшую скорость.

Hurricane Mark I развивал меньшую по сравнению с Spitfire Mark IA скорость – 521 км/ч против 584 км/ч, но был более живучим и нес меньшие потери, чем Spitfire. Хотя последнее было во многом обусловлено тем, что эти самолеты использовались преимущественно против немецких бомбардировщиков, тогда как Spitfire применялись против истребителей противника.

Раннее предупреждение о приближении немецких самолетов обеспечивали 21 станция РЛС системы «Chain Home», расположенные вдоль побережья и передававшие данные в штаб и на отдельные авиабазы. Кроме того, в распоряжении британцев было около 30 000 наблюдателей, обслуживавших 1000 постов и предупреждавших штаб, как только вражеский самолет пересекал линию побережья. Обнаружение же низколетящих самолетов обеспечивали радиолокационные посты второй системы предупреждения – «Chain Home Low».



BF 109E-4

Выпуск Bf 109E в значительных количествах был начат в конце 1938 года. Вариант Bf 109E-4 поступил в серийное производство в середине 1940 года, он отличался установленной в крыле парой 20-мм пушек в качестве основного вооружения и более мощным бронированием кабины пилота и топливного бака. Причем немецкие летчики, как и их британские визави, считали, что их истребители – самые лучшие. Обер-лейтенант Эрвин Лейкауф, имевший на боевом счету 33 победы, говорил: «Я неоднократно вступал в бой со Spitfire и всегда выходил победителем».

Хотя основным оружием Bf 109 являлись крыльевые 20-мм пушки, он также нес два пулемета в носовой части, на каждый из которых приходилось по 1000 патронов. Однако в 1941 году эти пулеметы все же сняли – они не могли сравниться с мощностью 20-мм пушек.

Важным преимуществом Люфтваффе в первые месяцы Второй мировой войны было то, что многие немецкие летчики – примерно треть от общего числа – имели боевой опыт, полученный в Испании, а многие другие были подготовлены этими ветеранами. Так, например, знаменитый ас Вернер Мёльдерс на собственном опыте пришел к выводу, что наилучшим вариантом строя в бою является не тройка, а двойка, когда ведомый следует за более опытным ведущим примерно в 200 м от него.

ПВО усиливали зенитные орудия и аэростаты заграждения. Впрочем, в распоряжении британцев было не более 1200 тяжелых и 600 малокалиберных зенитных орудий.

Люфтваффе

Герман Геринг одновременно являлся и министром авиации, и главнокомандующим ВВС. Под его непосредственным руководством Люфтваффе действовали и в битве за Британию. После оккупации Франции на аэродромы в ее северной части вскоре прибыли подразделения немецких ВВС, которые делились на Воздушные флоты, в состав каждого из которых входили истребители, бомбардировщики, пикирующие бомбардировщики и другие типы самолетов. В отличие от кампаний против Польши и Франции, когда для уничтожения ВВС противника немецкое командование использовало массированные авианалеты, в боевых действиях за Британию было решено сначала уничтожить Истребительное командование.

5-й Воздушный флот, располагавшийся в Норвегии, имел самолеты с большой дальностью полета и привлекался только в первые недели августа, пока не стал нести тяжелые потери. 2-й Воздушный флот фельдмаршала Кессельринга отвечал за бомбежки Юго-Восточной Англии и Лондона, а большая часть его истребителей была сконцентрирована в районе Па-де-Кале. 3-й Воздушный флот под командованием фельдмаршала Шперле находился на западном фланге и включал значительное количество бомбар-

дировщиков, которые сконцентрировались в Западной Англии.

В начале августа Германия располагала лишь немногим более 1000 одномоторных истребителей, то есть чуть меньше, чем было у британского Истребительного командования. Потери немцев в ходе сражения были очень высокими, а темп выпуска самолетов – ниже, чем в Британии, что дало англичанам возможность обеспечить численное превосходство над противником в последние недели кампании. В течение 1940 года заводские цеха покинули 1870 немецких истребителей – менее половины от того, что выпустили британцы. С июля по октябрь было выпущено 775 самолетов, тогда как британцы отправили в войска 1900 машин.



► *Имевший отличную маневренность Bf 109 стал главным соперником Spitfire в битве за Британию.*

Bf 109

Однако немецкие ВВС получили, пожалуй, лучший в мире истребитель – Messerschmitt Bf 109, также известный как Me 109. Он имел две 20-мм пушки и два 7,92-мм пулемета, развивал на высоте 5790 м максимальную скорость 538 км/ч, превосходя и Spitfire, и Hurricane на больших высотах. С другой стороны, у него была небольшая дальность полета. Действуя с баз в Северной Франции, самолет в случае схваток по пути мог и не достигнуть Лондона. Тяжелый истребитель Messerschmitt Bf 110C был менее маневренным и в основном применялся для отвлечения британских истребителей от немецких бомбардировщиков. Причем зачастую ему самому требовалось прикрытие Bf 109. Немецкие бомбардировщики, такие как Ju 87B, Ju 88, He 111 и Do 17, имели невысокие скоростные характеристики и были не особо приспособлены для противодействия атакам Hurricane и Spitfire.

БОЕВЫЕ ГРУППИРОВКИ

БРИТАНСКИЕ СИЛЫ





Численность в июле 1940 года: 754 одноместных истребителя, 149 двухместных истребителей, 560 бомбардировщиков, 500 самолетов береговой обороны

Истребительное командование
Главный маршал авиации сэр Хью Даудинг

13-я группа (Шотландия)
Ричард Сол

11-я группа (Юго-Восточная Англия)
Кит Парк

12-я группа (Северная, Центральная и Восточная Англия)
Треффорд Ли-Мэллори

10-я группа (Юго-Западная Англия)
Квинтин Брэнд

НЕМЕЦКИЕ СИЛЫ

Численность в августе 1940 года: 934 одноместных истребителя, 289 двухместных истребителей, 327 пикирующих бомбардировщиков, 1482 бомбардировщика, 195 разведывательных самолетов, 93 самолета береговой обороны

Люфтваффе
Главнокомандующий рейхсмаршал Герман Геринг

2-й воздушный флот (Северная Европа и Северная Франция)
Альберт Кессельринг

3-й воздушный флот (Центральная и Западная Франция)
Хуго Шперле

5-й воздушный флот (Норвегия)
Ханс-Юрген Штумпф

▼ *Сбитый Bf 109 на мелководье в проливе Ла-Манш.*

СРАЖЕНИЕ НАЧИНАЕТСЯ

Люфтваффе наносят удар по британским портам и судоходству в проливах. К началу августа сражение достигло наивысшего напряжения.



Битва за Британию началась с налетов Люфтваффе на британские города в течение июня и июля, главной целью которых были проверка системы обороны противника и нанесение максимального урона Истребительному командованию. Тогда небольшие группы бомбардировщиков и пикирующих бомбардировщиков сопровождали многочисленные истребители эскорта. Днем основная часть ударов приходилась по южному побережью, а ночью – по более удаленным от побережья внутренним районам страны. Германское командование называло ранний этап операции «Битвой за Канал».

◄ *Немецкий летчик готовится к очередному вылету. На заднем плане – бомбардировщик Junkers Ju 87, также известный как Stuka, ожидает команды на взлет.*

Удар по судоходству

Главной задачей Люфтваффе было добиться превосходства в воздухе, и в начале июля, когда стало понятно, что Британия не будет просить о мире, соответствующий план был приведен в действие. Немецкие ВВС приступили к атакам на конвои противника в Ла-Манше – первый удар был нанесен 4 июля по Портленду. 9 июля начались активные полеты бомбардировщиков Do 17, к этому времени потери Bf 109 были уже достаточно велики.

10 июля группа из более 60 самолетов атаковала конвои, идущие в Лондон, а западнее группа Ju 88 бомбила Суонси и Фолмаут. Порт Дувра также подвергся сильной бомбардировке. В течение следующих недель удары Люфтваффе по британским конвоям заставляли летчиков Королевских ВВС выполнять более 600 вылетов в сутки. Немецкие летчики выманивали британские истребители,

БРИТАНСКИЕ И НЕМЕЦКИЕ АВИАБАЗЫ: *июнь – сентябрь 1940*



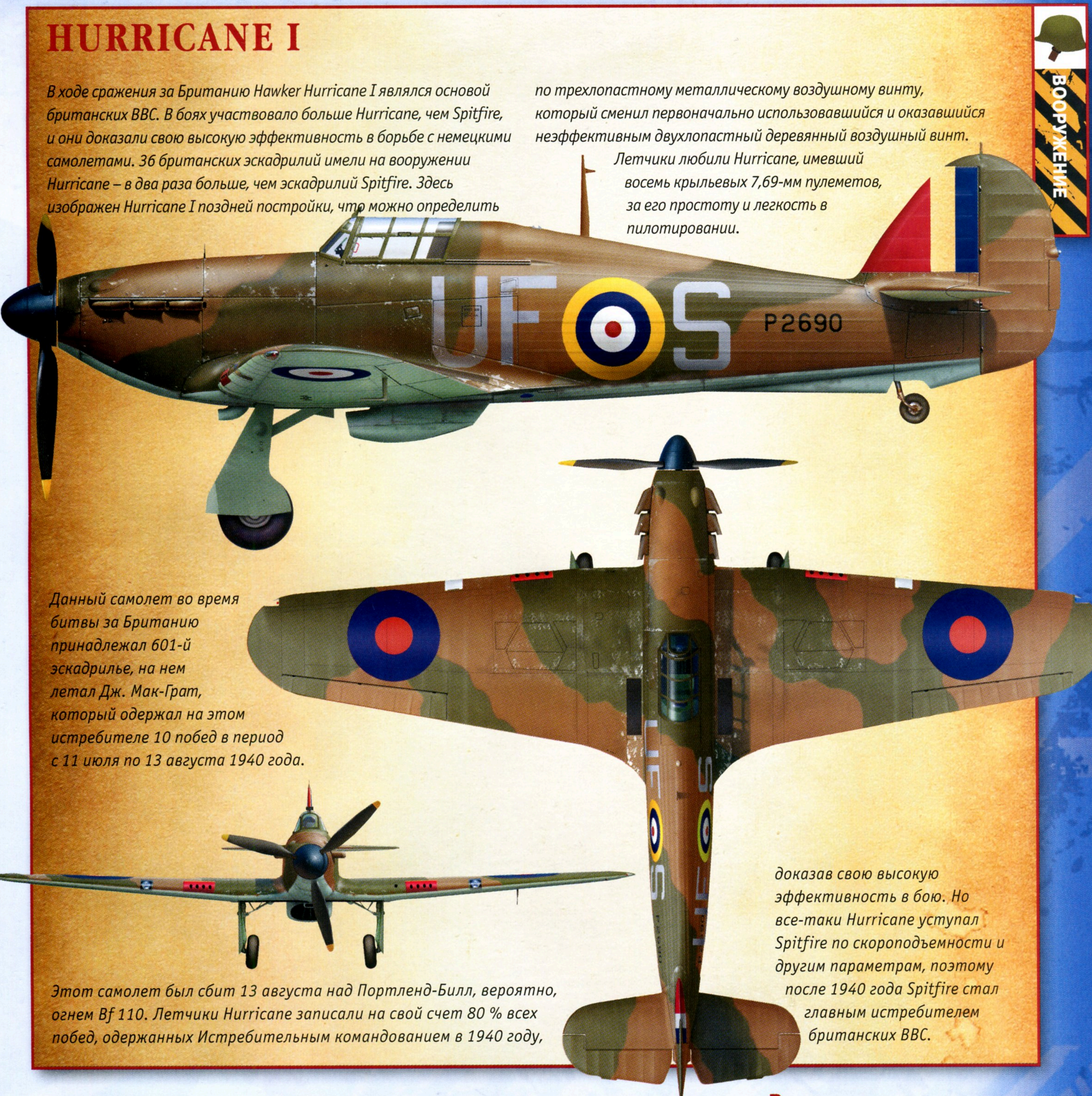


▲ *Союзное судно подверглось атаке немецкими самолетами в проливе Ла-Манш.*

и над проливами и южным побережьем постоянно происходили многочисленные стычки.

Начальный период также использовался Люфтваффе для того, чтобы предоставить летчикам возможность набраться опыта. Однако они также помогли Истребительному командованию проверить и усовершенствовать свою систему обороны и тактику действий. К примеру, пилоты истребителей Hurricane и Spitfire выяснили, насколько беззащитны пикировщики Ju 87 во время бомбардировки. Выявление слабого места привело к серьезному росту потерь, в результате чего командование Люфтваффе вывело их с фронта. Такая же участь постигла британские истребители Defiant, которые оказались совершенно неспособными бороться с немецкими Messerschmitt Bf 109.

▼ *Британские летчики бегут к своим Hurricane во время битвы за Британию.*



HURRICANE I

В ходе сражения за Британию Hawker Hurricane I являлся основой британских ВВС. В боях участвовало больше Hurricane, чем Spitfire, и они доказали свою высокую эффективность в борьбе с немецкими самолетами. 36 британских эскадрилий имели на вооружении Hurricane – в два раза больше, чем эскадрилий Spitfire. Здесь изображен Hurricane I поздней постройки, что можно определить по трехлопастному металлическому воздушному винту, который сменил первоначально использовавшийся и оказавшийся неэффективным двухлопастный деревянный воздушный винт. Летчики любили Hurricane, имевший восемь крыльевых 7,69-мм пулеметов, за его простоту и легкость в пилотировании.

Данный самолет во время битвы за Британию принадлежал 601-й эскадрилье, на нем летал Дж. Мак-Грат, который одержал на этом истребителе 10 побед в период с 11 июля по 13 августа 1940 года.

Этот самолет был сбит 13 августа над Портленд-Билл, вероятно, огнем Bf 110. Летчики Hurricane записали на свой счет 80 % всех побед, одержанных Истребительным командованием в 1940 году, доказав свою высокую эффективность в бою. Но все-таки Hurricane уступал Spitfire по скороподъемности и другим параметрам, поэтому после 1940 года Spitfire стал главным истребителем британских ВВС.

Налеты Люфтваффе предоставили возможность британским летчикам и зенитчикам изучить тактику противника. В частности, британские ВВС применили новое построение истребительной авиации, что позволило сократить потери. Кроме того, британские ВВС научились эффективно противодействовать сразу нескольким угрозам одновременно, высылая на перехват самолеты небольшими группами и посылая подкрепление по мере необходимости после уточнения обстановки. Испытывавшее недостаток в силах Истребительное командование совершенно не хотело быть обманутым немецкими летчиками, изображавшими налет большой группы самолетов, отвлекая внимание от главного направления удара.

Высокое напряжение

По мере развития сражения нагрузка на летный состав постоянно возрастала. Воздушный бой на высоте 6000 м в негерметизированной кабине без специального снаряжения был серьезным испытанием для организма летчика. Высокие перегрузки зачастую приводили к временной потере сознания – кровь просто отливала от мозга. Восемь

пулеметов Browning, расположенных в крыле Hurricane, могли выпустить в противника за трехсекундный залп 30 кг свинца, буквально разрывая барабанные перепонки пилота. Британские летчики понимали, что при покидании самолета с парашютом они могут попасть под пулеметный огонь противника. Но если все происходило удачно, то в течение нескольких часов они уже могли вновь оказаться в воздухе. А вот выпрыгнувший с парашютом немецкий летчик неизбежно оказывался в плену.

Дневные налеты

В период с 10 июля по 10 августа в ходе дневных налетов немецкой авиации было потоплено судов водоизмещением более 40 тысяч тонн.

25 июля конвой с углем в сопровождении эсминцев подвергся атаке пикирующих бомбардировщиков Stuka и понес тяжелые потери, после чего британцы с 29 июля изменили маршруты следования конвоев и больше в дневное время в пролив их не пускали. В течение данного периода потери британских ВВС составили 96 истребителей, но Люфтваффе потеряли более 200 самолетов.

В то же время британское Береговое командование приступило к патрулированию дважды в день районов, где располагались порты, находящиеся под контролем немцев, собирая разведданные о начале возможных десантных операций.

Силы всех четырех британских истребительных групп были поделены на сектора. В каждом секторе находились станции РЛС ПВО, одна из которых назначалась главной и подчинялась непосредственно штабу группы, который, в свою очередь, подчинялся штабу Истребительного командования, расположенному около Лондона. Радиолокационные станции ПВО, разбросанные вдоль побережья, позволяли просчитывать направление полета немецких самолетов и передавать соответствующую информацию на главные станции секторов. Как только вражеские самолеты пересекали береговую черту, наблюдатели сразу же передавали информацию на главные станции секторов, которые затем осуществляли контроль за действиями дири-

▼ *Немецкие летчики перед своими Heinkel He 111 на одном из аэродромов.*

жаблей заграждения, зенитной артиллерии и истребителей, дислоцированных на аэродромах в данном секторе. Передатчики, находящиеся на британских истребителях, позволяли наводить их на противника.

Германия готовится

Командованию Люфтваффе было известно о наличии у противника средств радиолокации, но оно не имело полного представления о созданной британцами системе разветвленной сети постов РЛС и возможности использования получаемых от них данных для достаточно точного наведения истребителей. В июле немцы предприняли несколько налетов на посты РЛС, но особого успеха они не имели.

1 августа Гитлер подписал директиву, требующую полного уничтожения всех подразделений британских ВВС, наземных частей и обеспечивающей инфраструктуры. Геринг в свою очередь приказал, начиная с 8 августа, увеличить интенсивность вылетов Люфтваффе в районе Ла-Манша. Пролив впервые пересекли крупные группы самолетов.

Во время налетов 8 и 11 августа британские ВВС потеряли более 50 самолетов, но потери противника были еще больше. Битва за Британию вступила в решающую фазу.

На иллюстрации с немецкой открытки изображен бомбардировщик Dornier Do 17, который иногда называли «Fliegender Bleistift», что можно перевести как «летающий карандаш».

DEFIANT

Сегодня самолет Bolton Paul Defiant кажется каким-то странным гибридом. И действительно, на истребителе четыре пулемета были размещены в турели, которая делала его неуклюжим и маломаневренным. Но когда его принимали на вооружение, казалось, что в самолете прекрасно сочетаются скорость и огневая мощь.

Данный Defiant принадлежал 264-й эскадрилье, которая в августе 1940 года дислоцировалась в Хорнчерче и Мэнстоне. Истребители Defiant из состава 264-й эскадрильи достойно противостояли немецким бомбардировщикам, совершавшим налет на Лондон, но оказались совершенно беспомощными против истребителей Bf 109. Впрочем, Defiant оставался в строевых частях в 1940 году и даже в 1941 году, где он использовался в качестве ночного истребителя во время ночных налетов на британские города. Данная операция известна как «Blitz».



ПЛАН ГЕРИНГА

Люфтваффе получили приказ в течение четырех дней уничтожить британское Истребительное командование, чтобы немецкие бомбардировщики могли беспрепятственно громить Британию.

План Геринга подразумевал использование трех Воздушных флотов для уничтожения сил Истребительного командования в небе Юго-Восточной Англии в течение четырех суток. После этого Люфтваффе надлежало переместить действия к северу, уничтожая военные и экономические цели во время бомбардировочных рейдов в дневное время в отсутствие активного сопротивления со стороны истребительной авиации противника. Начало операции было намечено на 13 августа – данный день получил кодовое обозначение «Adlertag» («День орла»).

12 августа немецкая авиация провела налеты на посты РЛС британской системы ПВО. Пять объектов были повреждены, но не столь сильно, как ожидало немецкое командование. В течение шести часов станции возобновили работу. Основной удар немецкой авиации пришелся на аэродромы Истребительного командования в Марстоне, Лимпне и Хокинге, которые были временно выведены из строя.



► *Дымящиеся останки немецкого истребителя, упавшего на поле где-то на юго-западе Англии.*

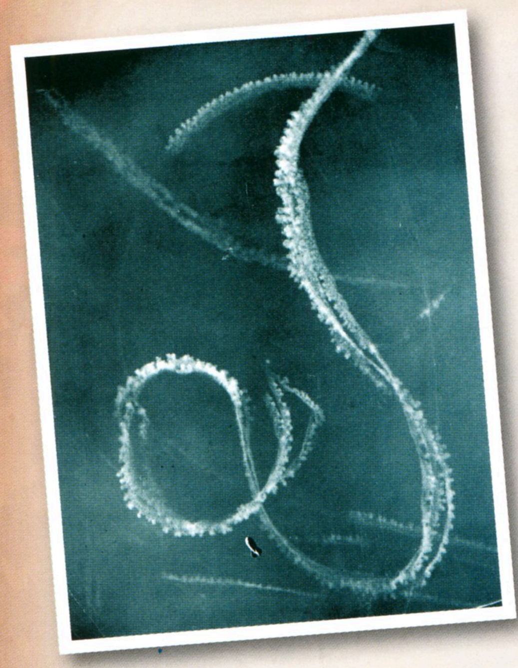
ВООРУЖЕНИЕ

BF 110

Bf 110 изначально создавался как дальний истребитель, предназначенный для сопровождения и защиты бомбардировщиков во время рейдов вглубь вражеской территории. Однако решить эту задачу было достаточно проблематично: большой истребитель со значительным запасом топлива для дальнего сопровождения бомбардировщиков априори имел худшую маневренность в воздушном бою по сравнению с более легкими истребителями, имевшими, с другой стороны, малую дальность полета. Один из немецких летчиков вспоминал: «Bf 110 не отличался особой маневренностью. Удержание машины на курсе было достаточно непростым делом, а на крутом развороте его начинало сносить – самолет начинал падать, словно лист,



сорвавшийся с дерева». Лишь в двух случаях Bf 110 превосходил другие самолеты – во время пикирования, в котором он развивал большую по сравнению со своими британскими визави скорость, и по мощи бортового вооружения. Две 20-мм пушки и пять 7,92-мм пулеметов, установленные на изображенном Bf 110C, при заходе противнику в хвост позволяли разнести вражескую машину буквально в щепки. В целом Bf 110 оказался востребован Люфтваффе – особенно в конце войны, когда его использовали в качестве ночного истребителя.



13 августа противник сбросил на ВПП аэродрома в Лимпне около 400 бомб. Лишь через шесть суток инженерные части смогли заделать воронки на ВПП и восстановить инфраструктуру аэродрома.

На западном фланге немецкой авиации противодействовала 10-я британская авиагруппа, на востоке – 11-я группа. Затем налеты немецкой авиации сместились дальше вглубь территории Британии, но рейды на посты РЛС продолжились. При атаке с малых высот высокую эффективность продемонстрировали немецкие бомбардировщики Dornier Do 17. Но, несмотря на активные действия Люфтваффе, британцы в первые дни операции потеряли только 13 самолетов и трех летчиков, а потери Люфтваффе составили более 45 самолетов. Истребительное командование достойно выдержало первый удар.

◀ Инверсионные следы в небе дают представление о том, какие ожесточенные воздушные бои происходили между британскими и немецкими летчиками в сражении за Британию.

Люфтваффе несут тяжелые потери

15 августа командование Люфтваффе использовало в боях все три Воздушных флота. Поверив докладам о том, что британской обороне нанесен серьезный урон, и север Англии остался незащищенным, командование 5-го Воздушного флота бросило бомбардировщики и истребители Bf 110 в надежде на легкий успех, но в итоге те понесли серьезные потери от истребителей 12-й и 13-й групп британских

ТАКТИКА

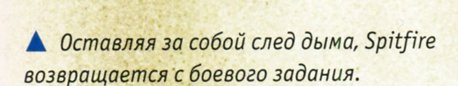
ТАКТИКА ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

В наставлении по тактике истребительной авиации британских ВВС можно найти следующую информацию.

Вверху справа: Атака № 2, Истребительное командование. Два звена истребителей (1) начинают атаку. Звенья формируют строй фронтом позади строя бомбардировщиков, но несколько ниже них (2). Звено № 1 (справа) берет на себя бомбардировщик справа, а звено № 2, находясь в 200 м позади, выходит на левый самолет. После получения команды на атаку каждое звено выстраивается уступом внутрь (3), а после выполнения атаки звено № 1 уходит вправо – вниз, а звено №2 – влево – вниз (4).

Справа внизу: «Выиграть в боксе» («Beating the box»). Против одиночного истребителя немецкие летчики часто использовали прием, известный как «Бокс». Два Bf 109 вступали в бой раздельно, атакуя противника спереди и сзади (5). Как только первый истребитель начинал пикирование, британскому летчику надо было добавить газу, начать вираж и дать по нему очередь (6). После этого надлежало сделать полуразворот, выжать ручку от себя и уходить на полный вираж, подныривая под второго противника (7). Второй Bf 109 терял британский самолет из виду, после чего последний мог занять хорошую позицию и расстрелять его с близкого расстояния (8).



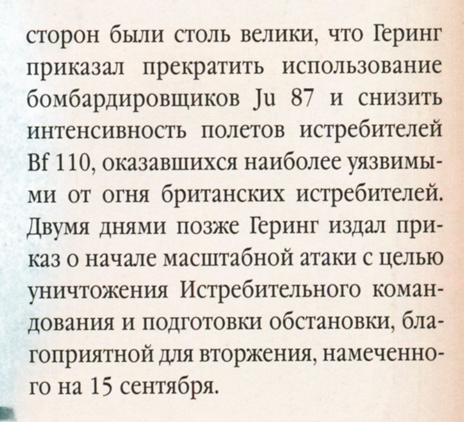


Оставляя за собой след дыма, Spitfire возвращается с боевого задания.

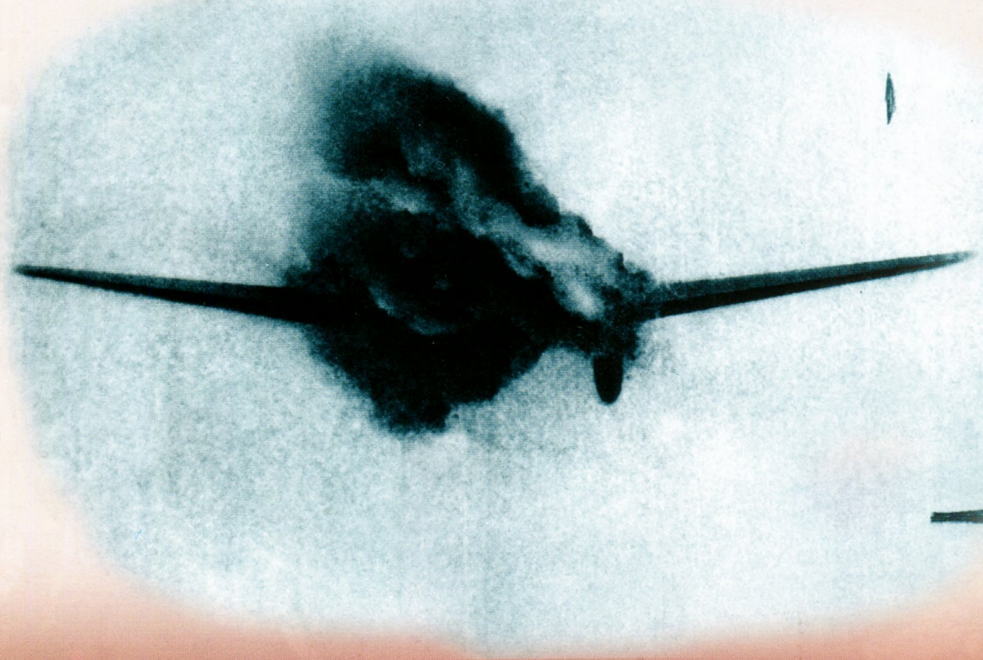
ВВС. На юг командование Люфтваффе направило крупные силы, но результатом более 1000 самолето-вылетов истребительной и около 500 вылетов бомбардировочной авиации стали потери 76 самолетов, тогда как британцы потеряли всего 34 машины. Рейды немецкой авиации продолжались, 18 августа командование 11-й группы доложило об увеличении их интенсивности на юго-востоке Англии. В ходе боев 18 августа потери с обеих



Офицеры Истребительного командования следят за развитием сражения в небе Британии.



сторон были столь велики, что Геринг приказал прекратить использование бомбардировщиков Ju 87 и снизить интенсивность полетов истребителей Bf 110, оказавшихся наиболее уязвимыми от огня британских истребителей. Двумя днями позже Геринг издал приказ о начале масштабной атаки с целью уничтожения Истребительного командования и подготовки обстановки, благоприятной для вторжения, намеченного на 15 сентября.



Подбитый британским истребителем бомбардировщик Heinkel превратился в облако огня и дыма.

С 12 августа по 6 сентября Люфтваффе выполнили 30 масштабных налетов на аэродромы 11-й авиагруппы, а также рейды против других целей, включая Портсмут, Бирмингем и районы Лондона. Впрочем, количество британских самолетов, уничтоженных во время операции, оказалось не столь значительным, как ожидалось. В том числе и по причине того, что британцы стали активно применять маскировку и постоянно осуществляли боевое дежурство в воздухе во время пополнения эскадрильями боезапаса и топлива, чтобы противник не захватил их врасплох. На аэродромах также применялось рассредоточение самолетов по небольшим группам и в укрытиях. Персонал же на аэродромах во время налетов укрывался в специально сооруженных укрытиях, а на КП оставались только командование и летчики готовящихся к вылету самолетов. Но при прямом попадании в такие укрытия потери были высоки: в Биггин Хилл от прямого попадания 500-кг авиабомбы сразу погибли 40 человек.

Непомерные требования

2-й Воздушный флот продолжал противоборство с 11-й авиагруппой, нанося основные удары по аэродромам и основным узлам системы ПВО. Немецкая разведка доложила об уничтожении восьми авиабаз и потерях 5:1 в пользу Люфтваффе. Впрочем, обе стороны тогда переоценивали размер урона, нанесенного противнику. Фактически же ситуация была иной.

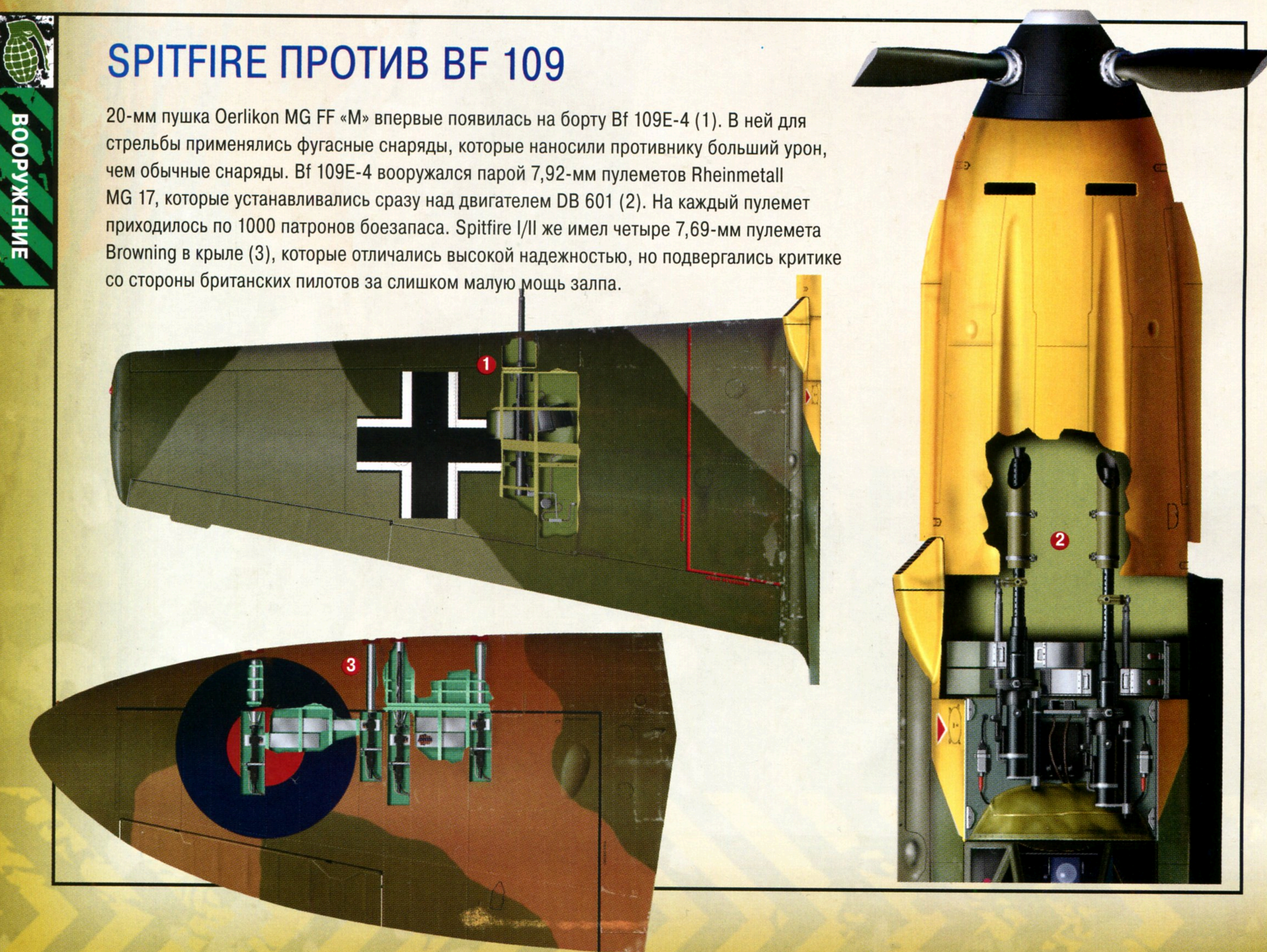
Истребительное командование в целях снижения возможных потерь постоянно осуществляло перегруппировку сил, а также направило 10-ю и 12-ю группы для защиты аэродромов, включая создаваемые дополнительно полевые аэродромы, что позволило полностью использовать ресурс 11-й группы для отражения атак противника. Spitfire и Hurricane могли выполнять взлет с запасных полевых аэродромов без каких-либо затруднений, но все это повышало напряженность в работе служб тыла.

В итоге к удивлению немецких летчиков, считавших, что они уже уничтожили значительную часть британской истребительной авиации, последняя достаточно активно противодействовала налетам Люфтваффе, стараясь уничтожать бомбардировщики и стремясь избегать столкновений с истребителями. Один из летчиков 11-й группы вспоминал: «Я увидел желтые носы истребителей Messerschmitt, идущих вперемежку с бомбардировщиками... Привел в боевое положение рефлекторный прицел, после чего перевел гашетку в режим «огонь» и опустил сиденье таким образом, чтобы круг и точка на рефлекторном прицеле темно-красным цветом засияли прямо напротив моих глаз... Затем перешел в крутое пике,

ВООРУЖЕНИЕ

SPITFIRE ПРОТИВ BF 109

20-мм пушка Oerlikon MG FF «M» впервые появилась на борту Bf 109E-4 (1). В ней для стрельбы применялись фугасные снаряды, которые наносили противнику больший урон, чем обычные снаряды. Bf 109E-4 вооружался парой 7,92-мм пулеметов Rheinmetall MG 17, которые устанавливались сразу над двигателем DB 601 (2). На каждый пулемет приходилось по 1000 патронов боезапаса. Spitfire I/II же имел четыре 7,69-мм пулемета Browning в крыле (3), которые отличались высокой надежностью, но подвергались критике со стороны британских пилотов за слишком малую мощь залпа.



заходя сзади на передний ряд Heinkel. Я знал, что в небе полно истребителей, гоняющихся друг за другом, но сконцентрировался только на Heinkel, дал по нему двухсекундный залп из своих восьми пулеметов... Он стал падать, окутанный дымом, и разваливаться на части».

Роль радаров

Немецкое командование еще не осознало в полной мере важную роль, которую РЛС играли в сражении, позволяя Истребительному командованию отслеживать атакующие группы самолетов и координировать действия своих эскадрилий для отражения одновременно нескольких атак. После 15 августа лишь немногие посты РЛС подверглись атакам, вероятно, из-за того, что немецкое командование слишком переоценило свои успехи и недооценило важность сети РЛС для успешных действий Истребительного командования. Германская разведка считала, что британские ВВС потеряли более 50 % истребителей, тогда как потери Люфтваффе оценивались менее чем в 15 %. В реальности обе стороны потеряли тогда почти равное количество самолетов.

Подготовка пилотов

Наиболее серьезным вызовом для британских ВВС стала нехватка летчиков. Вплоть до конца августа эскадрильи с опытными пилотами регулярно менялись со «свежими» эскадрильями. Все британские летчики-истребители при этом каждую неделю должны были получать 24-часовой отдых, что позволяло снизить психологическую и физическую нагрузку. Но по мере нарастания интенсивности налетов Люфтваффе в «свежих» эскадрильях потери стали серьезно расти, так что командованию пришлось отменить дни отдыха, а также разделить все эскадрильи на три группы – «А», «В» и «С», в зависимости от количества опытных пилотов.

В некоторых случаях эскадрильи типа «С», самые слабые, имели менее шести подготовленных пилотов. Ситуация была столь критической, что приходилось забирать летчиков из Бомбардировочного и Берегового командований и из авиации ВМС.

Массированное наступление

Наступившая с 24 августа погода привела к нарастанию интенсивности налетов Люфтваффе. В течение следующих двух недель немецкая авиация совершала в среднем по 1000 самолето-вылетов в сутки, нанося удары по авиабазам британских ВВС, расположенных дальше от побережья. Целью было уничтожение британских истребителей в воздухе и на земле, объектов авиапромышленности и штабов. Нагрузка на британских летчиков возросла очень серьезно. Их рабочий день начинался в 04:00 утра и заканчивался только с заходом солнца. Грузовик собирал экипажи и развозил их по аэродромам. Наскоро позавтракав, пилоты затем ждали приказа на вылет.

11-я группа пережила новое наступление противника, лишь на незначительный период потеряв контроль над тремя своими аэродромами. Наиболее же тяжелые потери британские ВВС понесли 31 августа, когда было сбито 38 самолетов. Девять пилотов погибли, но большинство остальных вернулось в строй, получив новые самолеты. В тот же день были сбиты 39 немецких самолетов, но для их пилотов война сразу закончилась – кто не погиб, тот попал в плен. Сражение за превосходство в воздухе продолжилось в сентябре, Люфтваффе наносили удары по аэродромам и авиазаводам. Потери Hurricane и Spitfire за две недели превысили по числу объем новых машин, поступивших с заводов. В сражении наступила критическая фаза – Германия одерживала верх.



Экипаж немецкого Heinkel He 111 готовится к сбросу бомб во время очередного рейда на британские цели, август 1940 года.

СИТУАЦИЯ МЕНЯЕТСЯ

Гитлер приказывает Люфтваффе сосредоточиться на бомбардировках основных городов, особенно Лондона, слишком переоценив потери британских ВВС.

В конце августа 1940 года потери британских ВВС существенно возросли, но 4 сентября Гитлер неожиданно принимает решение, которое оказалось полезным для Истребительного командования британцев – он отдал приказ приостановить массированные удары по британским ВВС, а основной упор сделать на разрушении промышленной, экономической и транспортной инфраструктуры в крупных городах Великобритании. Основной целью было «расшатать» Британию перед вторжением, а также деморализовать население противника. Главной предпосылкой такого решения послужили слишком завышенные данные разведки о потерях британцев.

Цель – Лондон

Начиная с августа, бомбовые удары по промышленным объектам стали регулярными, но теперь главной целью Люфтваффе стал Лондон. Поставив под удар столицу Британии, германское командование надеялось выманить оставшуюся истребительную авиацию противника на решающую битву и уничтожить ее одним махом.

Первый массированный дневной авианалет состоялся 7 сентября – 350 бомбардировщиков под прикрытием 600 истребителей атаковали район доков в Восточном Лондоне. Перед началом этой операции немецкая авиация совершила налет на ряд аэродромов 11-й группы Истребительного командования. В итоге 11-я группа оказалась не готова отразить главный удар, так что немецкие бомбардировщики и истребители встретили на своем пути к Лондону лишь четыре британские

▼ *Лондонские доки горят после первого массированного дневного налета на Британию, 7 сентября 1940 года.*

РОБЕРТ СТЭНФОРД ТАК



РОБЕРТ СТЭНФОРД ТАК (1916–1987) – один из знаменитых британских летчиков-истребителей, кто одержал нелегкую победу в битве за Британию. Он поступил в британские ВВС в 1935 году. Будучи командиром флайта, Так одержал свои первые победы над немецкими самолетами еще в мае 1940 года, когда за один день сбил над Дюнкерком три самолета противника, а затем сбил еще и два бомбардировщика. Летом он продолжил пополнять копилку своих воздушных побед, но 18 августа был сам подбит ответным огнем с Junkers Ju 88 и выбросился с парашютом. Поскольку бой шел над своей территорией, ему повезло – вскоре он вновь сидел в кабине истребителя. Однако 25 августа его Spitfire был вновь поврежден во время боя с Dornier Do 17, который он все же сбил. Летчик сумел посадить поврежденную машину на одном из аэродромов, причем его двигатель уже не работал. В сентябре его назначили командиром 257-й эскадрильи, летавшей на Hurricane, и в октябре 1940 года он одержал еще две победы. В 1942 году Так был сбит во время вылета над Северной Францией и попал в плен. После нескольких попыток побега в феврале 1945 года он оказался на свободе и присоединился к советским войскам.

эскадрильи. Британцы смогли все же поднять на перехват еще 21 эскадрилью, но потери противника составили в итоге всего 41 самолет.

Одна из причин низких потерь заключалась в применении Люфтваффе нового боевого строя – истребители сопровождения шли теперь не только впереди и позади трех волн бомбардировщиков, но также постоянно пронизывали их строй. В результате британским истребителям стало труднее подойти к бомбардировщикам на близкую дистанцию, так что доки Восточного Лондона понесли в тот день очень серьезный урон. Ночью бомбардировщики вернулись, и на следующее утро гражданское население города потеряло более 300 человек убитыми и около 1300 ранеными.

Изменение тактики

Однако новая тактика действий немецких Bf 109 приводила к повышенному расходу топлива и сокращала их боевой радиус. В ответ Истребительное командование также пересмотрело тактику применения своих эскадрилий – теперь для встречи первой волны немецких бомбардировщиков постоянно были готовы до шести эскадрилий 11-й группы. Для встречи второй волны готовились другие восемь эскадрилий, а остальным предстояло встречать третью волну вражеских бомбардировщиков. В то же время защиту аэродромов 11-й группы обеспечивали 10-я и 12-я группы. 9 и 11 сентября Люфтваффе повторили налеты, но прежнего успеха добиться не смогли.

Вскоре операторы РЛС системы ПВО стали испытывать затруднения с определением высоты приближающихся армад немецких самолетов, что, в свою очередь, не позволяло британским истребителям, дислоцированным в районе побережья, вовремя взлетать для того, чтобы атаковать вражеские машины сверху.

К началу сентября стало понятно, что Люфтваффе в дневное время не готовы действовать севернее Лондона, поскольку для этого не хватало дальности полета истребителей Bf 109. Тогда 12-й группе Истребительного командования, во главе которой стоял маршал авиации Ли-Мэллори, было разрешено формировать крупные соединения истребителей, так называемые «Большие авиакрылья» («Big Wing»), которые могли оказать помощь 11-й группе в защите Лондона. В отличие от индивидуальной тактики действий 11-й группы, эскадрильи которой самостоятельно вступали в бой с противником в стиле «ударь и беги», новая тактика подразумевала включение в состав «Большого авиакрыла» максимального количества самолетов, чтобы в лоб встретить вражескую армаду. Однако, несмотря на то, что потери в этом случае были меньше, чем у 11-й группы, тактика «Большого крыла» имела один большой недостаток – на его формирование требовалось слишком много времени, которого и так не хватало.

«Выходные для вторжения»

15 сентября 200 немецких бомбардировщиков в трех волнах с мощным истребительным прикрытием вступили в бой с более чем 300 британскими истребителями Spitfire и Hurricane. Хотя Лондона достигли 158 бомбардировщиков, большая часть их бомб легла беспорядочно, а на обратном пути через пролив они потеряли около четверти своего состава. Так закончился последний крупный дневной авианалет. Удача начала отворачиваться от Германии.

ЛОРД БИВЕРБРУК

МАКС ЭЙТКЕН (1879–1964) в молодости успешно занимался бизнесом в Канаде, а в 1910 году приехал в Великобританию, где стал газетным магнатом. В 1910 году он становится членом Палаты общин Великобритании от консервативной партии. В 1911 возведен в рыцарское звание, а в 1917 году получает титул барона Бивербрук. В конце 1930-х годов Эйткен выступал в поддержку «замирения Германии», но это не мешало ему быть другом Черчилля, который, став премьер-министром, назначил его министром авиационной промышленности. Энергия и работоспособность Эйткена позволили в 1940 году собрать весь британский авиапром в мощный производственный кулак и нарастить выпуск самолетов, необходимых для сражения за Британию. Журнал «Time» писал об Эйткене в 1940 году: «Если она (Британия) выстоит, то это будет его триумфом. Эта война – война машин. И выиграна она будет на производственных линиях». Бивербрук стал первым высокопоставленным британским политиком, встретившимся со Сталиным после нападения Германии на СССР. Это произошло в конце 1941 года, когда он посетил Москву. Эйткен был впечатлен теми жертвами, которые Советский Союз приносил в борьбе с нацизмом, и пытался убедить Черчилля открыть второй фронт в Западной Европе, чтобы ослабить давление на СССР. Когда же тот отказался, Бивербрук ушел в отставку с поста министра по вопросам военного производства – это произошло в 1942 году, всего через пару недель после назначения.





◄ *Британский солдат рассматривает сбитый немецкий бомбардировщик Dornier, упавший на крышу здания во время массированного дневного авианалета на Лондон 15 сентября 1940 года.*

Британия приготовилась к почти неминуемому вторжению противника на острова, поэтому выходные 14–15 сентября прозвали «Invasion Weekend», что можно перевести с английского как «Выходные для вторжения». На южном побережье войска получили приказ спать, не снимая обуви. Однако как только результаты рейда и данные о потерях дошли до Гитлера, тому стало понятно, что добиться превосходства в воздухе Люфтваффе не удалось – ему пришлось отложить операцию «Морской лев» и прекратить массированные дневные авианалеты во избежание новых серьезных потерь.

Постоянное барражирование в воздухе

Истребительное командование стало постоянно держать в воздухе группу

самолетов – пилоты Spitfire должны были по получении команды перехватывать немецкие истребители, а пилоты Hurricane – вражеские бомбардировщики. Также британские летчики стали применять военную хитрость – по радиосвязи они обозначали неправильную высоту, на которой находились, стремясь заставить вражеских летчиков занять более нижний эшелон. Вкупе с тактикой «Большого авиакрыла», примененной 12-й группой, все это позволило добиться снижения потерь британской авиации и увеличить потери противника. Только за первую неделю налетов на Лондон немцы потеряли 199 бомбардировщиков.

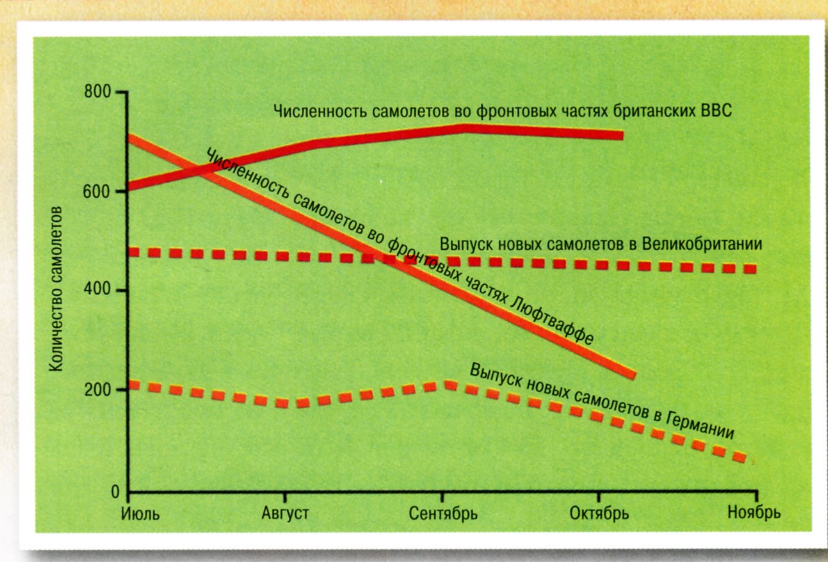
Хотя вторжение на острова было отложено, немецкие бомбардировщики продолжили осуществлять налеты на военные и промышленные объекты, важные для Британии, но теперь действовали ночью. Характер воздушной войны вновь изменился.

Британские эскадрильи ночных истребителей преимущественно включали самолеты Blenheim и Beaufighter, но ввиду отсутствия на них радаров, вступить в бой с противником им удавалось не всегда. Скорее, боевые схватки имели случайный характер.

Дневные налеты Люфтваффе осуществлялись силами 200–300 истребителей, часть из которых использовалась в качестве истребителей-бомбардировщиков, вооруженных одной 250-кг авиабом-

ПОТЕРИ В САМОЛЕТАХ

На графике показаны численность британских и немецких истребителей во фронтовых частях, а также выпуск новых самолетов с июля по ноябрь 1940 года. С 10 июля по 31 октября были уничтожены 1733 немецких и 915 британских истребителей. Нежелание германского командования осознать, что британская промышленность переигрывает их в производственном плане, усиливалось неточными данными о потерях, получаемыми от немецких летчиков – участников воздушных боев. В горячке боя летчики не всегда могли увидеть, сбит ли их противник или только поврежден, поэтому потери противника противоборствующими сторонами, как правило, завышались. В итоге Герингу казалось, что с такими потерями Истребительное командование вот-вот перестанет существовать.





▲ *Герман Геринг дает последнее напутствие немецким летчикам, которые вскоре отправятся бомбить Британию. Сентябрь 1940 года.*

бой. При этом в штабе Истребительного командования, конечно, никто не знал – какие группы включают «чистые» истребители, а какие будут использоваться и для бомбометания с пикирования. К тому же на большой высоте, на которой обычно следовали Bf 109, британские истребители, не имевшие герметизированных кабин, были менее эффективны. Чтобы устранить «высотную проблему» и заранее выявлять те группы немецких истребителей, которые несут бомбы, командир 11-й группы вице-маршал авиации Парк стал держать в воздухе на большой высоте пары Spitfire, задачей которых было предупреждать о приближающемся противнике. Собранная информация передавалась



◀ *Британские офицеры и техники осматривают останки немецкого бомбардировщика Heinkel He 111, сбитого над Юго-Восточной Англией.*







▼ *Аэростаты заграждения над Лондоном обеспечивали защиту от следующих на малых высотах пикирующих бомбардировщиков и истребителей-бомбардировщиков, которые были вынуждены подниматься выше, теряя в точности бомбометания.*

в истребительные эскадрильи, барражировавшие на малых высотах, которые затем занимали позиции для боя.

В преддверии «Блитца»

Фюрер требовал, чтобы действующие ночью бомбардировщики, а днем – истребители-бомбардировщики постоянно держали британское общество в напряжении, в то время как истребители должны были продолжить уничтожение Истребительного командования.

Гитлер также сообщил своим военачальникам, что он передвинет начало операции по вторжению на Британские острова на более позднюю дату, однако теперь он был полностью поглощен подготовкой новой операции – вторжением в Советский Союз. Битва за Британию была завершена. Обе стороны получили время для анализа минувших событий, но в целом так и не стало понятно – кто же одержал победу на самом деле.



▲ *Один из специалистов обновляет в подземном бункере Черчилля данные по последним потерям самолетов противника во время налета Люфтваффе на Лондон 15 сентября 1940 года.*

СЕРЬЕЗНАЯ НЕУДАЧА

Завершение битвы за Британию не означало, что немецкие бомбардировщики перестали совершать налеты. С сентября 1940 года по май 1941 года промышленные и гражданские объекты Великобритании подвергались постоянным ожесточенным бомбардировкам.

Начиная с 7 сентября немецкая авиация бомбила Лондон 57 ночей подряд – бомбардировщики выходили на свои цели, следуя вдоль Темзы. Каждую ночь повторялось одно и то же: первыми на город падали зажигательные бомбы, обозначавшие цели, после чего с неба сыпались фугасные авиабомбы. За 24 дня



► *Одно из зданий Лондона горит после налета немецкой авиации, сентябрь 1940 года.*

▼ *Пожарные расчеты борются с огнем, пытаясь потушить лондонские здания.*

Люфтваффе сбросили на британскую столицу 5300 т фугасных авиабомб. Бомбардировки были закончены только в мае 1941 года, когда Гитлеру бомбардировщики стали нужны для вторжения в Советский Союз.

Британские летчики с достоинством выдержали такой неистовый натиск врага. С той и с другой стороны воевало множество молодых и храбрых летчиков, обе стороны быстро учились на ошибках и подстраивали свою тактику под меняющуюся обстановку. Но в конечном итоге на стороне британцев оказалось сразу несколько факторов. Во-первых, более мощная авиапромышленность, позволявшая восполнять потери быстрее, чем это делал противник. Во-вторых, высокую эффективность продемонстрировала сеть радиолокационных станций системы ПВО. И, наконец, в-третьих, британские ВВС лучше наладили подготовку пилотов. В результате Люфтваффе потеряли более 1700 самолетов и 2600 летчиков, а британские ВВС – 1250 самолетов, из которых более 1000 были истребители, потери в летчиках у Истребительного командования составили только 520 человек.

Битва за Британию не ослабила Германию и не уменьшила угрозу для Великобритании. Решающие изменения произошли позже, пока агрессия Германии и Японии втянули в войну Советский Союз и Соединенные Штаты. Великобритания же продолжала одновременно вести боевые действия с итальянцами в Северной и Восточной Африке. Однако битва за Британию стала первой серьезной неудачей Гитлера. Британия осталась базой для проведения наступательных операций против Германии – бомбардировщики, взлетавшие с ее аэродромов, позже смогли начать массированные налеты на германскую промышленность и ее инфраструктуру.

Немногие верили, что Великобритания выстоит против массированных налетов немецкой авиации. Черчилль вспоминал, что французские генералы говорили, будто Британии «свернут шею, словно цыпленку», а посол США сообщил президенту Рузвельту, что Британия падет в течение нескольких недель. Мужество, мастерство и жертвенность британских летчиков наряду с превосходно организованной Даудингом деятельностью Истребительного командования позволили выдержать натиск Люфтваффе и сорвать планы Гитлера по вторжению на острова.

СВИДЕТЕЛЬСТВО

В СЕНТЯБРЕ 1940 ГОДА ЛЕТЧИК 92-Й ЭСКАДРИЛЬИ АЛЛАН РАЙТ (СПРАВА) В ВОЗДУШНОМ БОЮ ОКОЛО ПОБЕРЕЖЬЯ ГРАФСТВА САССЕКС ПОВРЕДИЛ BF 109E, ИЗРАСХОДОВАВ ПРИ ЭТОМ ВЕСЬ СВОЙ БОЕЗАПАС. ОН ПРОСЛЕДОВАЛ ЗА СВОЕЙ ЖЕРТВОЙ ДАЛЬШЕ В ПРОЛИВ И УБЕДИЛСЯ, ЧТО ТОТ РУХНУЛ В ВОДУ. ОДНАКО ЗАТЕМ ЕГО SPITFIRE АТАКОВАЛИ ДВА BF 109, ЕГО САМОЛЕТ ПОЛУЧИЛ ПОВРЕЖДЕНИЯ, А САМ ЛЕТЧИК БЫЛ РАНЕН.

«Я с трудом удерживал машину на курсе – мне требовались усилия обеих рук, чтобы удержать ручку управления в переднем левом углу кабины. Был явственно слышен рокочущий звук, который, вероятно, шел от поврежденной обшивки крыла, а через отверстие в правом борту кабины внутрь врывался воздух. Моя правая нога онемела и была вся в крови, моя карта – порвана пулями, а датчик температуры – разбит вдребезги, так что я даже не мог точно узнать, пробиты ли баки с гликолем (охлаждающая жидкость для силовой установки)».

Райт сумел посадить свой поврежденный Spitfire на аэродром в Шорехаме, а после лечения вновь вернулся в свою эскадрилью.



Пропустили выпуск любимой коллекции?



Просто закажите его на сайте www.deagostini.ru

Для вашего удобства рекомендуем приобретать выпуски в одном и том же киоске и заранее сообщать продавцу о вашем желании покупать следующие выпуски коллекции

Для украинских читателей:
заказ возможен на сайте www.deagostini.ua или по телефону горячей линии 0-800-500-8-40

Читайте в следующем номере

БОЙ НА ХЭМПТОНСКОМ РЕЙДЕ – 1862

Бой на Хэмптонском рейде стал важнейшим морским сражением Гражданской войны в США. Конфедераты попытались прорвать организованную северянами блокаду портов Норфолк и Ричмонд, в результате чего на Хэмптонском рейде произошел первый в истории морской бой между двумя броненосными кораблями – «Вирджинией» (конфедераты) и «Монитором» (юнионисты). Сражение продолжалось два дня, но ни одной из сторон так и не удалось одержать в нем победу.



